

11. Сафулько С.Ф. До питання реалізації світових стандартів адвокатури в українській практиці. Право України. 2017. № 10. С. 241–246.
12. Стандарты справедливого правосудия (международные и национальные практики) / кол. авторов; под. ред. Т.Г. Морщаковой. М.: Мысль, 2012. 584 с.
13. Ульяшина Л.В. Международные стандарты в области прав человека: проблемы правовой дефиниции. Московский журнал международного права. 2016. № 4. С. 56–80.
14. Хартия основных прав Европейского Союза, торжественная прокламация от 07.12.2000 г. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_524 (дата звернення: 09.11.2018 р.).

УДК 343.148:656.21

СУДОВА ЗАЛІЗНИЧНО-ТРАНСПОРТНА ЕКСПЕРТИЗА В УКРАЇНІ ТА В УСТАНОВАХ ENFSI

THE FORENSIC RAILWAY TRANSPORT EXPERTISE IN UKRAINE AND IN ENFSI INSTITUTIONS

Джус О.В., завідувач лабораторії
залізнично-транспортних досліджень

Львівський науково-дослідний інститут судових експертиз

Судова залізнично-транспортна експертиза є порівняно новим видом експертизи, становлення якої відбувалося в Україні. У зарубіжних країнах випадки залізнично-транспортних пригод досліджуються спеціальними органами з розслідування, які підпорядковані міністерствам, що відповідають за транспорт, або науковими установами, що не підпорядковуються міністерствам юстиції.

Автором статті було проаналізовано види експертиз в експертних установах ENFSI. Найбільшою та найвідомішою міжнародною судово-експертною організацією є Європейська мережа судово-експертних установ ENFSI. Україну в ENFSI представляє Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України. Серед експертних установ інженерно-транспортні експертизи виконуються тільки у 21 установі з 66. Вказані експертизи здебільшого можна вважати автотехнічними експертизами згідно з прийнятою в Україні класифікацією. Детальне дослідження видів експертиз, які використовують в установах ENFSI, свідчить, що судові залізнично-транспортні експертизи ними не проводяться. Таким чином, можна стверджувати, що судова залізнично-транспортна експертиза як окремий вид експертизи в експертних установах – членах ENFSI зарубіжних країн не виділяється, а класифікація цього виду експертиз немає.

Необхідно сказати про те, що розвиток судової залізнично-транспортної експертизи в Україні нерозривно пов'язаний з іменем провідного судового експерта Львівського НДІСЕ, доктора технічних наук Е.М. Сокола.

У 2000 р. Е.М. Сокол запропонував перелік спеціальностей судової залізнично-транспортної експертизи, який включав сім експертних спеціальностей:

- дослідження обставин залізнично-транспортної пригоди;
- дослідження технічного стану верхньої та нижньої будови колії на ділянці залізнично-транспортної пригоди;
- дослідження технічного стану рухомого складу залізничного транспорту;
- дослідження вузлів (конструкцій) рухомого складу та верхньої будови колії при втраті надійності (міцності, жорсткості, стійкості) їх окремих елементів;
- дослідження технічного стану та елементів пристроїв автоматики, телемеханіки, зв'язку у разі їх відмови;
- дослідження механізму залізнично-транспортної пригоди;
- трасологічні дослідження залізнично-транспортної пригоди.

Чотири експертні спеціальності з цього переліку, а саме 10.11 «Дослідження обставин залізнично-транспортної пригоди», 10.12 «Дослідження технічного стану рухомого складу залізничного транспорту», 10.13.1 «Дослідження інженерного обладнання верхньої будови колії», 10.13.2 «Дослідження інженерного обладнання нижньої будови колії», були затверджені наказом Міністерства юстиції України № 767/5 від 18.03.2016 р. «Про внесення змін до наказу Міністерства юстиції України від 15.07.97 р. № 285/7-А «Про експертно-кваліфікаційні комісії та атестацію судових експертів». Лише у нашій державі та у Росії (пізніше) ця експертиза виділена в окремий вид, а Україна продовжує займати провідне місце у світі у питанні формування судової залізнично-транспортної експертизи.

Ключові слова: залізнично-транспортні пригоди, інженерно-транспортні експертизи, ENFSI, класифікація експертиз, експертні спеціальності.

Судебная железнодорожно-транспортная экспертиза является сравнительно новым видом экспертизы, становление которой происходило в Украине. В зарубежных странах случаи железнодорожно-транспортных происшествий исследуются специальными органами по расследованию, которые подчинены министерствам, ответственным за транспорт, или научными учреждениями, которые не подчиняются министерствам юстиции.

Автором статьи была проанализирована классификация инженерно-транспортных экспертиз в экспертных учреждениях ENFSI, что является крупнейшей и самой известной международной судебно-экспертной организацией. Украина в ENFSI представляет Государственный научно-исследовательский экспертно-криминалистический центр МВД Украины. Среди экспертных учреждений инженерно-транспортные экспертизы выполняются только в 21 учреждении из 66. Указанные экспертизы в большинстве можно отнести к автотехническим экспертизам согласно принятой в Украине классификации. Детальное исследование видов экспертиз, используемых в учреждениях ENFSI, свидетельствует, что судебные железнодорожно-транспортные экспертизы ими не проводятся. Таким образом, можно утверждать, что судебная железнодорожно-транспортная экспертиза как отдельный вид экспертизы в экспертных учреждениях – членах ENFSI зарубежных стран не выделяется, а классификации этого вида экспертиз не существует.

Необходимо сказать о том, что развитие судебной железнодорожно-транспортной экспертизы в Украине неразрывно связано с именем ведущего судебного эксперта Львовского НДІСЕ, доктора технических наук Э.М. Сокола.

В 2000 г. Э.М. Сокол предложил перечень специальностей судебной железнодорожно-транспортной экспертизы, который включал семь экспертных специальностей:

- исследование обстоятельств железнодорожно-транспортного происшествия;

- исследование технического состояния верхнего и нижнего строения пути на участке железнодорожно-транспортного происшествия;
- исследование технического состояния подвижного состава железнодорожного транспорта;
- исследование узлов (конструкций) подвижного состава и верхнего строения пути при потере надежности (прочности, жесткости, устойчивости) их отдельных элементов;
- исследование технического состояния и элементов устройств автоматики, телемеханики, связи в случае их отказа;
- исследование механизма железнодорожно-транспортного происшествия;
- трассологические исследования железнодорожно-транспортного происшествия.

Четыре экспертные специальности из данного перечня, а именно 10.11 «Исследование обстоятельств железнодорожно-транспортного происшествия», 10.12 «Исследование технического состояния подвижного состава железнодорожного транспорта», 10.13.1 «Исследование инженерного оборудования верхнего строения пути», 10.13.2 «Исследование инженерного оборудования нижнего строения пути», были утверждены приказом Минюста Украины № 4/5 от 17.01.2002 г. «О внесении изменений в приказ Министерства юстиции Украины от 15.07.1997 г. № 285/7-А «Об экспертно-квалификационных комиссиях и аттестации судебных экспертов». Только в нашей стране и в России (позднее) эта экспертиза выделена в отдельный вид, а Украина продолжает занимать ведущее место в мире в вопросе формирования судебной железнодорожно-транспортной экспертизы.

Ключевые слова: железнодорожно-транспортные экспертизы, железнодорожно-транспортные происшествия, инженерно-транспортные экспертизы, ENFSI, классификация экспертиз, экспертные специальности.

The forensic railway transport expertise is a relatively new type of examination, the establishment of which took place in Ukraine. In foreign countries, the cases of railway accidents are investigated by special investigative bodies, which are subordinate to ministries responsible for transport or scientific institutions; do not submit to the ministries of justice.

The authors of the article analyzed the classification of engineering and transport expertise in ENFSI expert institutions, which is the largest and most famous international forensic expert organization. Ukraine in ENFSI is represented by the State Research and Expert Forensic Center of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine. Among the expert institutions, engineering and transport expertise is carried out only in 21 institutions with 66 specified examinations in the majority can be attributed to auto-technical expertise according to the classification adopted in Ukraine. Having carried out a detailed study of the types of examinations that investigate in ENFSI institutions, it is established that the judicial railway transport expertises do not conduct them. Thus, it can be argued that the judicial railway transport expertise, as a separate type of expertise, does not stand out in expert institutions - members of ENFSI of foreign countries, and there is no classification of this type of expertise.

It should be said that the development of the judicial railway transport expertise in Ukraine is inextricably linked with the name of the leading forensic expert of Lviv NICE, Doctor of Technical Sciences E.N. Sokol.

In 2000 E.M. Sokol a list of specialties of the judicial railway transport expertise was proposed, which included seven expert specialties:

- investigation of the circumstances of the railway transport incident;
- study of the technical condition of the upper and lower structure of the track on the railway accident site;
- study of technical condition of rolling stock of railway transport;
- study of the units (structures) of the rolling stock and the upper structure of the road with the loss of reliability (strength, rigidity, stability) of their individual elements;
- study of the technical condition and elements of automation devices, telemechanics, communications in case of their failure;
- study of the mechanism of the railway transport incident;
- investigative studies of the railway accident.

Four expert specialty of this list, namely 10.11 "Investigating the circumstances of railway accident", 10.12 "Research of the technical condition of railway rolling stock", 10.13.1 "Investigation of the top structure of the engineering equipment Road", 10.13.2 "Study engineering equipment bottom structures of the way" were approved by the order of the Ministry of Justice of Ukraine No. 4/5 of 17.01.02 "On Amendments to the Order of the Ministry of Justice of Ukraine of July 15, 1997 No. 285/7-A On Expert and Qualification Commissions and Attestation of Judicial Experts". Only in our country and in Russia (later), this examination is separated into a separate type, and Ukraine continues to occupy the leading place in the world in the issue of the formation of the judicial railway transport expertise.

Key words: railway accident, engineering-transport expertise, ENFSI, expertise classification, expert specialty.

Судова залізнично-транспортна експертиза (ЗТЕ) є порівняно новим видом експертизи, становлення якої відбувалося у нашій державі.

Україна займала і займає провідне місце у розвитку методів досліджень залізнично-транспортних пригод. Відомо, що для розвитку будь-якої важливої справи, зокрема і ЗТЕ, необхідно постійно аналізувати минуле, бачити сучасний стан і, плануючи, працювати для досконалого майбутнього.

В Україні судова залізнично-транспортна експертиза перебуває в стані формування. В цьому процесі важливим є європейський досвід. У роботі пропонується розглянути види інженерно-транспортних експертиз в експертних установах ENFSI і сучасний стан судової залізнично-транспортної експертизи в Україні.

За час, що минув із моменту виконання перших залізнично-транспортних експертиз у Львівському НДІСЕ, удосконалювались методи їх проведення, розроблені і затверджені експертні методики, впроваджені нові експертні спеціальності. Однак питання визначення місця судової залізнично-транспортної експертизи у системі судових експертиз детально не розглядалось. Актуальним стало здійснення дослідження необхідності нових експертних спеціальностей та подальшого розвитку методів досліджень. Саме на вирішення глобального завдання – удосконалення класифікації судових залізнично-транспортних експертиз і попередньо спрямована ця робота.

Найбільшою та найвідомішою міжнародною судово-експертною організацією є Європейська Мережа судово-експертних установ ENFSI. Історія створення Мережі починається з 1992 р., коли керівники західноєвропейських урядових судово-експертних установ і лабораторій вирішили збиратися щороку з метою обговорення найбільш важливих проблем судової експертизи і криміналістики.

Перша зустріч відбулася в Нідерландах в березні 1993 р. На зустріч прибули представники 11 лабораторій. У 1994 р. у Швеції відбулася друга зустріч представників європейських судово-експертних установ. Був прийнятий тимчасовий Меморандум про взаєморозуміння. Учасники зустрічі дійшли згоди про те, що членство в ENFSI буде відкрито для будь-якої країни Європи. Офіційно створення ENFSI було оформлено 20 жовтня 1995 р. у Нідерландах. Було обрано Правління Мережі і прийнята емблема організації. ENFSI було створено за аналогією до Американського товариства директорів криміналістичних лабораторій (American Society of Crime Laboratory Directors).

У 1999 р. став функціонувати сайт Мережі [2], що став головним джерелом інформації про роботу Мережі і засобом зв'язку між її членами. У тому ж році на щорічній конференції Мережі в Москві був прийнятий Статут ENPSI.

Статут Мережі є найважливішим документом, що регулює діяльність ENFSI. Статут визначає мету створення та функціонування Мережі, її структуру, фундаментальні принципи діяльності. Статут не зачіпає національне за-

конодавство з питань судової експертизи членів Мережі з різних держав.

Метою Мережі є досягнення високої якості судових експертиз у країнах Європи. Зміни або доповнення до Статуту можуть бути внесені тільки під час ділової зустрічі членів Мережі. Правління Мережі складається з п'яти осіб на чолі з головою Правління (нині Jan De Kinder), що обирається членами Правління на першому засіданні, віце-голови Правління та трьох членів Правління. Правління обирається на три роки. Діяльність Правління забезпечується Секретаріатом, очолюваним секретарем Мережі. Нині Секретаріат розташований в офісі кримінальної поліції у Вісбадені (Німеччина).

Нині секретаріат утворюють два секретарі: Elisabeth Pickersgill та Isabelle Jopp.

Одним із найголовніших завдань Секретаріату є обслуговування веб-сайту Мережі. Задля цього в штаті ENFSI є два вебмайстри, які відповідають за сайт Мережі. Офіційною мовою Мережі є англійська мова. Конференції Мережі проводяться не менше одного разу на рік. Фінансове забезпечення діяльності Мережі здійснюється коштом щорічних внесків членів – установ судової експертизи. Крім того, можливі зовнішні фінансування й інші джерела.

Членство в ENFSI може бути двох видів: членство судово-експертних установ країн, що входять в Європейський Союз, і членство судово-експертних установ країн, що не входять до Європейського Союзу. Крім того, є Почесні члени. Член ENFSI – інститут чи установа судової експертизи – має проводити не менше половини видів експертиз у своїй країні, мати статус державного значення (виконання експертиз для поліції, суду або прокуратури). В інституті має працювати не менше 25 осіб, включаючи управлінський апарат, наукових співробітників і служби забезпечення. Інститут повинен мати необхідну акредитацію. Кількість членів Мережі виросла з 11 в 1993 р. до 66 у 2016 р.

Нині до Мережі входять 66 установ судової експертизи з 36 країн: Австрія, Вірменія, Азербайджан, Бельгія, Болгарія, Хорватія, Кіпр, Чехія, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Грузія, Німеччина, Греція, Угорщина, Ірландія,

Італія, Латвія, Литва, Македонія, Чорногорія, Нідерланди, Норвегія, Польща, Румунія, Росія, Сербія, Словенія, Словаччина, Іспанія, Швеція, Швейцарія, Туреччина, Україна та Великобританія.

Україну у Мережі представляє Державний науково-дослідний експертно-криміналістичний центр МВС України [3].

Почесний член має зробити значний внесок у діяльність Мережі або судово-експертну науку Європи. Почесний член не має права голосу на офіційних щорічних конференціях (ділових зустрічах) Мережі.

ENFSI має у своєму штаті офіцерів зв'язку. Офіцери зв'язку призначаються Правлінням на строк три роки. До завдань офіцерів зв'язку входить підтримка зв'язку між членами Мережі, інформування Правління з питань різних видів судової експертизи, підготовка питань на майбутню щорічну конференцію, підготовка звітів про склад і кількість членів Мережі.

Офіцери зв'язку відповідальні перед Правлінням. У складі Мережі функціонують три постійно чинних структури: Комітет робочих груп експертів (the Expert Working Group Committee – EWGC), комітет з якості та кваліфікації (the Quality & Competence Committee – QCC), Європейська Академія судово-експертної науки (the European Academy of Forensic Science – EAFS). Робочі групи експертів (Working Groups) утворені за напрямками експертної діяльності та інтересами.

Мета – дослідити класифікацію судових залізнично-транспортних експертиз у зарубіжних країнах і розглянути основні підходи при зазначених класифікаціях до залізнично-транспортної експертизи.

Аналіз сайтів експертних установ, що входять до ENFSI, показав, що в жодному з них експертизи за назвою «судові залізнично-транспортні експертизи» не проводяться. Види судових експертиз, які можна вважати інженерно-транспортними і які виконуються в експертних установах ENFSI, наведено в таблиці 1.

Як видно з таблиці, серед 66 експертних установ інженерно-транспортні експертизи виконуються у 21 установі.

Таблиця 1

Інженерно-транспортні експертизи, які виконуються у експертних установах – членах ENFSI

№ п/п	Експертна установа	Види експертиз, які виконуються
1	National Bureau of Expertises, Вірменія	дорожні аварії, технічний стан транспортних засобів, транспортно-трассеологічні й інженерно-технічні
2	Criminal Intelligence Service Austria, Forensic Science Service, Австрія	не проводяться
3	Forensic Sciences Centre the Ministry of Justice of the Azerbaijan Republic, Азербайджан	дослідження дорожніх аварій
4	National Institute of Criminalistics and Criminology (INCC), Бельгія	не проводяться
5	Research Institute of Forensic Science and Criminology, Болгарія	технічні експертизи
6	Forensic Science Centre Ivan Vucetic, Хорватія	не проводяться
7	Criminalistic Services Cyprus Police, Кіпр	не проводяться
8	Institute of Criminalistics Prague, Чехія	не проводяться
9	Danish National Police, National Forensic Service, Данія	не проводиться
10	Estonian Forensic Science Institute, Естонія	дослідження дорожніх аварій
11	National Bureau of Investigation Forensic Laboratory, Фінляндія	дослідження дорожніх аварій
12	Forensic Sciences Institute of the French Gendamerie, Франція	інженерія транспортних засобів
13	National Forensic Science Institute, Франція	не проводяться
14	Forensic Criminalistic Main Division of the Ministry of Internal Affairs of Georgia, Грузія	не проводяться
15	LEPL Levan Samkharauli National Forensic Bureau, Грузія	інженерні дослідження
16	Bavarian State Bureau of Investigation Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться
17	Federal Criminal Police Office, Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться
18	Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться

19	Landeskriminalamt Hamburg LKA 3 – Department of forensic science	не проводяться
20	LKA Schleswig-Holstein, Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться
21	State Criminal Police Office Baden-Württemberg, Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться
22	State Criminal Police Office Berlin, Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться
23	Forensic Science Institute, Німеччина	не проводяться
24	State Criminal Police Office Northrhine-Westfalia – Department of Forensic Science, Німеччина	не проводяться
25	Forensic Science Division (FSD), Греція	не проводяться
26	Hungarian Institute for Forensic Sciences (HIFS), Угорщина	не проводяться
27	Forensic Science Ireland (FSI)	не проводяться
28	Central Anticrime Directorate of Italian National Police, Forensic Science Police Service (DAC-SPS), Італія	не проводяться
29	Forensic science laboratories of Carabinieri Force (RaCIS), Італія	транспортні засоби
30	State Forensic Science Bureau, Латвія	дорожні пригоди
31	State police Forensic Service Department of Latvia (FSD), Латвія	не проводяться
32	Forensic Science Centre of Lithuania (FSCL), Литва	транспортно-трасологічна і реконструкції транспортних пригод
33	Lithuanian Police Forensic Science Centre (LPFSC), Литва	не проводяться
34	Forensic Center Police Directorate of Montenegro (FC PD MN), Чорногорія	не проводяться
35	Netherlands Forensic Institute (NFI), Нідерланди	не проводяться
36	National Criminal Investigation Service (NCIS), Forensic Science Department, Норвегія	не проводяться
37	Central Forensic Laboratory of the Police (CFLP), Польща	дослідження дорожніх аварій
38	Forensic Bureau, Internal Security Agency (FB ISA), Польща	не проводиться
39	Institute of Forensic Research (IFR), Krakow, Польща	дослідження дорожніх аварій
40	National Forensic Science Institute (NFSI), Македонія	не проводяться
41	National Forensic Science Institute (NFSI), Румунія	не проводяться
42	National Institute of Forensic Expertise (NIFE)	дослідження дорожніх аварій
43	North-Western Forensic Science Center, Росія	дослідження технічного стану транспортних засобів; транспортно-трасологічна
44	The Russian Federal Center of Forensic Science of the Ministry of Justice (RFCFS), Росія	технічна експертиза транспортних засобів
45	National Criminalistic-Technical Centre (NCTC), Сербія	не проводяться
46	Institute of Forensic Science (IFS), Словаччина	не проводяться
47	National forensic laboratory (NFL), Словенія	не проводяться
48	Criminalistic Service of the Civil Guard, Іспанія	не проводяться
49	Forensic Science Unit. Basque Country Police. Spain. (FSU), Іспанія	не проводяться
50	General Commissary of Scientific Police (GCSP), Іспанія	не проводяться
51	National Institute of Toxicology and Forensic Science, Іспанія	не проводяться
52	Scientific Police Division (CME), Іспанія	не проводяться
53	Swedish National Forensic Centre (NFC), Швеція	не проводиться
54	Forensic Science Institute Zurich, Швейцарія	не проводиться
55	School of Forensic Science, Lausanne, Швейцарія	не проводяться
56	Gendarmerie Forensic Department (JKDB), Туреччина	не проводяться
57	Headquarters of Forensic Department/Kriminal Daire başkanlığı (KDB), Туреччина	не проводяться
58	Institute of Forensic Sciences and Legal medicine Istanbul University (ATE), Туреччина	не проводяться
59	The Council of Forensic Medicine (ATK), Туреччина	не проводяться
60	The State Scientific Research Forensic Center (SSRFC) of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Україна	автотехнічні дослідження дослідження обставин і механізму дорожньо-транспортних пригод
61	Key Forensic Services Ltd (KFS), Великобританія	не проводяться
62	University of Strathclyde, Centre for Forensic Science, Великобританія	не проводяться
63	Forensic Science Northern Ireland (FSNI), Великобританія	дорожніх аварій
64	LGC Forensics + LGCF, Великобританія	не проводяться
65	Metropolitan Police Service (MPS), Великобританія	дослідження дорожніх аварій
66	Scottish Police Authority, Forensic Services (SPAFS), Великобританія	не проводиться

Причому вказані експертизи здебільшого можна вважати автотехнічними експертизами згідно з прийнятою в Україні класифікацією.

Таким чином, можна стверджувати, що у судово-експертних установах, які є членами ENFSI, судові залізнично-транспортні експертизи не проводяться. У процесі аналізу відкритих джерел також не встановлено інших судово-експертних установ, які б проводили судові залізнично-транспортні експертизи.

Таким чином, можна стверджувати, що судова залізнично-транспортна експертиза як окремий вид експертизи в експертних установах – членах ENFSI зарубіжних країн не виділяється, а в класифікації цього виду експертиз немає.

Водночас на залізницях країн Європейського Союзу стається значна кількість аварій, після яких проводиться технічне дослідження (розслідування).

Базовим документом, який регулює порядок проведення досліджень залізнично-транспортних пригод у країнах Європейського Союзу, є Директива 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 р. [4].

В Україні судові експертизи відповідно до Інструкції Міністерства юстиції України [5] можна поділити на 12 класів: криміналістичні; експертизи матеріалів, речовин і виробів; біологічні; ґрунтознавчі; інженерно-технічні; економічні; товарознавчі і автотоварознавчі; експертизи, пов'язані з охороною прав на об'єкти інтелектуальної власності; психологічна експертиза; мистецтвознавча експертиза; судово-медична; судово-психіатрична. До інженерно-технічної експертизи (рід) входить інженерно-транспортна експертиза (вид), до якої належить залізнично-транспортна експертиза (підвид). У межах цієї експертизи досліджуються:

- 1) обставини залізнично-транспортної пригоди;
- 2) відповідність дій причетних працівників залізниці до вимог нормативних документів;
- 2) технічний стан рухомого залізничного транспорту;
- 3) інженерне оснащення верхньої будови колії;
- 4) інженерне оснащення нижньої будови колії.

Необхідно сказати про те, що розвиток судової залізнично-транспортної експертизи нерозривно пов'язаний з іменем провідного судового експерта Львівського НДІСЕ, доктора технічних наук Е.М. Сокола.

У 2000 р. Е.М. Сокол запропонував перелік спеціальностей судової залізнично-транспортної експертизи, який включав сім експертних спеціальностей:

- дослідження обставин залізнично-транспортної пригоди;
- дослідження технічного стану верхньої та нижньої будови колії на ділянці залізнично-транспортної пригоди;
- дослідження технічного стану нижньої будови колії на ділянці залізнично-транспортної пригоди
- дослідження технічного стану рухомого складу залізничного транспорту;
- дослідження вузлів (конструкцій) рухомого складу та верхньої будови колії у разі втрати надійності (міцності, жорсткості, стійкості) їх окремих елементів;
- дослідження технічного стану та елементів пристроїв автоматики, телемеханіки, зв'язку у разі їх відмови;
- дослідження механізму залізнично-транспортної пригоди;
- трасологічні дослідження залізнично-транспортної пригоди.

Чотири експертні спеціальності з даного переліку, а саме 10.11 «Дослідження обставин залізнично-транспортної пригоди», 10.12 «Дослідження технічного стану рухомого складу залізничного транспорту», 10.13.1 «Дослідження інженерного обладнання верхньої будови колії» та 10.13.2 «Дослідження інженерного обладнання нижньої будови колії», були затверджені наказом Міністерства юстиції України і внесені до Переліку видів судових експертиз [6].

Необхідно також сказати про те, що Україна продовжує займати провідне місце у світі у питанні формування судової залізнично-транспортної експертизи. Лише у нашій державі та у Росії (пізніше) ця експертиза виділена у окремий вид.

Висновки.

1. Тільки у 21 з 66 експертних установ ENFSI виконуються інженерно-транспортні експертизи.
2. Більшість такого виду експертиз належить до автотехнічних.
3. У судово-експертних установах, які є членами ENFSI, судові залізнично-транспортні експертизи не проводяться.
4. Судова залізнично-транспортна експертиза в Україні має продовжувати свій розвиток і закріплення як на теренах СНГ, так і в Європі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Порядок службового розслідування транспортних подій у Публічному акціонерному товаристві «Українська залізниця».
2. Офіційний сайт ENFSI. URL: <http://enfsi.eu>.
3. Офіційний сайт Державного науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України. URL: <http://dndek.centrmiia.gov.ua/>.
4. Directive 2004/49/EC of the European parliament and of the Council of 29 April 2004. Official Journal of the European Union / L164 30.4.2004.
5. Інструкція про призначення та проведення судових експертиз та експертних досліджень, згідно з Наказом Міністерства юстиції України 08.10.1998 р. № 53/5. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0705-98>.
6. Додаток 6. Перелік видів судових експертиз та експертних спеціальностей, за якими присвоюється кваліфікація судового експерта фахівцям науково-дослідних установ судових експертиз Міністерства юстиції України. Положення про експертно-кваліфікаційні комісії та атестацію судових експертів. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0249-15>.
7. Реєстр судових експертів окружного суду у Варшаві. URL: http://www.warszawa.so.gov.pl/tl_files.
8. Реєстр судових експертів окружного суду у Кракові. URL: http://krakow.so.gov.pl/fck_pliki/17.10.2014_Biegli_strona.pdf.
9. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie biegłych sądowych – Dz. U. Nr 15, poz. 133, z późn. Zm. Електронна база даних нормативних документів. URL: <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU20050150133>.